



Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914)

The Herman Diederiks Prize Essay for 2009. Lauréat du prix Herman Diederiks 2009

Quentin Deluermoz



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/chs/1139>

DOI : 10.4000/chs.1139

ISSN : 1663-4837

Éditeur

Librairie Droz

Édition imprimée

Date de publication : 1 mai 2010

Pagination : 5-27

ISBN : 978-2-600-01425-0

ISSN : 1422-0857

Référence électronique

Quentin Deluermoz, « Rouler à la baguette ? Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914) », *Crime, Histoire & Sociétés / Crime, History & Societies* [En ligne], Vol. 14, n°1 | 2010, mis en ligne le 01 mai 2013, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/chs/1139> ; DOI : 10.4000/chs.1139

The Herman Diederiks Prize Essay for 2009

Lauréat du prix Herman Diederiks 2009

Rouler à la baguette?

Les agents du service des voitures et la difficile codification des circulations à Paris (1892-1914)

Quentin Deluermoz¹

By the end of the 19th century, many observers spoke in favour of some degree of codification of the informal rules which guided the traffic in the streets of Paris. This article examines key aspects of the proposed codification and its relationship with the strengthening of the Parisian motorised police service from 1892 onwards. In fact, the 1890s appeared to be a period when many questions were raised concerning traffic codification in Paris, while at the same time, the motorised police service came to occupy an increasingly central position in the policing measures and strategies of the French capital. Several processes were in play, sometimes in competition: an increasing numbers of police cars; the technical development of automobiles; changes to the road infrastructure; and political interests. Yet, the ways in which rules operated in practice call for a more nuanced understanding of the experiences of the public: although there was a notable increase in the formal regulations, paired with a tendency to interiorise the codified traffic rules, these had to be applied for a variety of situations, with numerous conflicts and compromises. Most notably, the policeman with his white baton, effortlessly regulating the flow of vehicles, appeared in the public imagination as the emblem of the modern urban space. Thus we see a social, cultural, technical and political phenomenon, specific to Paris, but also observed in a broader arena, in which the new coordinates of the problem of urban traffic security inscribe themselves.

À la fin du XIX^e siècle, de nombreux observateurs soulignent une certaine codification des circulations dans les rues parisiennes. L'article se propose d'en examiner les aspects et sa relation avec l'affirmation du service des voitures de la Préfecture de police à partir de 1892. Les années 1890 apparaissent en effet comme un moment de forte interrogation parisienne à ce sujet et voient le service des voitures, ancien, occuper une place croissante dans le

¹ Quentin Deluermoz, agrégé, docteur en histoire, est maître de conférences d'histoire contemporaine à l'Université Paris XIII et rattaché au Centre de recherche Espaces, Sociétés, Culture (CRESC). Ses recherches portent sur l'histoire de la police urbaine et plus largement sur l'histoire sociale et culturelle de l'ordre public. Après avoir consacré sa thèse à la police en tenue dans l'espace parisien entre 1854 et 1913, il s'intéresse actuellement, d'une part à une analyse de la Commune sous l'angle de l'ordre quotidien, et d'autre part à la comparaison des circulations et des applications de la police en tenue « à l'anglaise » dans les métropoles occidentales. Il a notamment publié: Goffman au XIX^e siècle: institutions, policiers en tenue et ordres sociaux à Paris au XIX^e siècle, *Carnets de bord*, 14, 2004, p. 33-42; Quelques échelles de la violence. Les policiers en tenue et l'espace parisien de la seconde moitié du XIX^e siècle, *Déviance et société*, 2008, 32, pp. 75-88; Circulations et élaborations d'un mode d'action policier: la police en tenue à Paris, d'une police « londonienne » au « modèle parisien » (1850-1914), *Revue d'histoire des sciences humaines*, à paraître.

dispositif policier de la capitale. Cela tient à des processus variés, parfois concurrents (hausse du nombre de véhicules, développement de l'automobile, transformations de la ville, enjeux politiques). L'examen des pratiques de circulation invite toutefois à nuancer le constat des voyageurs : si l'on observe une hausse de la pression réglementaire et une tendance à l'intériorisation de codes de circulation, les situations restent variées, les conflits et les arrangements nombreux. C'est surtout dans l'imaginaire social que s'impose la figure du policier au bâton blanc réglant un flot harmonieux de véhicules, comme emblème de la modernité urbaine. Se profile ainsi une configuration sociale, culturelle, technique et politique, propre à Paris mais observée à une échelle plus large, dans laquelle se dessinent les nouvelles coordonnées du problème de la sécurité des transports dans la ville.

Dans la célèbre bande dessinée *Bécassine*, la jeune bonne, lorsqu'elle arrive dans la capitale, fait l'amère expérience de la rue parisienne². À la fois impressionnée et effrayée par le flot continu qui semble se dérouler parfaitement pour les voitures comme pour les piétons, elle tente de franchir les Champs-Élysées. L'entreprise se transforme en épreuve à haut risque, sous la menace des roues de conducteurs indifférents. Il faut l'intervention d'un gardien de la paix pour arrêter le danger : *il leva son bâton, les autos s'arrêtèrent, le groupe réformé défila devant une haie de voitures*. Le flux régulier et le « miracle » de l'arrêt apparaissent alors caractéristiques de la vie parisienne et de la modernité urbaine, que veut montrer la bande dessinée. La scène reprend un poncif, courant dans les années 1900, du récit de l'arrivée de provinciaux à Paris. En même temps, la maladresse de la jeune bretonne montre que pour pénétrer ce monde à part, il est nécessaire d'en maîtriser les règles, notamment pour cet élément si anodin et quotidien que sont les circulations viaires. Elle rappelle que des comportements qui paraissent naturels aux Parisiens sont bien le fruit d'une histoire, tout comme le sont les trottoirs, les règles de circulation, la réglementation des vitesses et les codes de signalisation.

Quelle est cette histoire ? À quel type de codification avons-nous plus précisément affaire, et quels liens peut-on établir entre ce processus et l'activité policière ? L'analyse des relations entre les gardiens de la paix et ces circulations parisiennes entre 1892, date d'affirmation inédite du « service des voitures » comme d'une expression renouvelée de l'urgence à traiter ce « problème », et 1914, apparaît comme un lieu d'observation privilégié. Il ne s'agit pas ici de faire « l'archéologie » de cette codification, dont les ressorts sont beaucoup plus amples et anciens, mais bien d'appréhender une de ses inflexions. La démarche se situe à la jonction de deux chantiers historiographiques, en fort renouvellement depuis une dizaine d'années. Le premier, sensible dans la plupart des pays européens et américains, est celui de la police. En France, depuis les travaux pionniers de Jean-Marc Berlière, les recherches se sont développées en fonction des périodes (le XVIII^e siècle, l'entre-deux-guerres, Vichy et la guerre d'Algérie) ou des objets (la gendarmerie). Elles ont précisé les rapports entre police et politique, dégagé les modalités de la construction des savoirs policiers, affiné surtout la connaissance des acteurs...³. De plus en plus,

² Pinchon, Caumery (1926, p. 41).

³ Il s'agit par exemple : pour le XVIII^e siècle, des travaux de Catherine Denys, Vincent Denis, Vincent Milliot, notamment autour du programme CIRSAP « Circulation et constructions des savoirs policiers européens, 1650-1850 » ; pour la gendarmerie, des travaux impulsés sous la direction de

elles abordent la délicate question des relations entre les polices et les sociétés, insérées dans des mutations plus amples et complexes. Le problème des circulations dans la métropole industrielle est à cet égard pertinent. Il est d'ailleurs souvent traité dans les ouvrages sur la police, mais il a pour l'instant peu fait l'objet de recherche en soi, à l'exception d'un article pionnier de Clive Emsley sur la loi, la police et la régulation du trafic automobile anglais entre 1900 et 1939⁴. Le second chantier est celui de l'histoire des mobilités qui a supplanté depuis les années 1990 l'ancienne histoire des transports⁵. Réunissant au sein d'associations internationales des chercheurs de toutes disciplines et de tous horizons, cette recherche très dynamique s'est particulièrement attachée à l'analyse des intermodalités, des réseaux ou à la saisie des mobilités dans leurs contextes spatial, social et culturel⁶. La sécurité, la régulation et les pratiques véhiculaires, inscrites à l'agenda, sont encore très récentes. Elles se concentrent pour l'instant sur l'automobile et le XX^e siècle, en insistant là aussi sur l'importance de la constitution des codes de la route nationaux dans l'entre-deux-guerres⁷.

Notre propos s'inscrit dans ces pistes, selon deux perspectives. Il se situe d'une part à une période charnière, en amont des grandes législations nationales, ce qui permet de s'intéresser aux processus de codification en eux-mêmes, plus précoces, dans l'espace réglementaire singulier de la capitale, qui est en outre marqué par une plus grande présence policière. Il aborde par ailleurs les relations entre un acteur policier et les circulations urbaines. Cela permet de s'intéresser à l'ensemble des déplacements viaires, donnée essentielle à cette période. Surtout, la dimension interactive autorise une approche plus concrète, dynamique et conflictuelle du phénomène.

Pour saisir un processus social aux multiples facettes, ont été étudiés les débats évoqués par les rapporteurs du budget de police, les documents permettant de saisir l'organisation et l'activité du service des voitures, puis les statistiques des véhicules en circulation et des accidents. Les archives judiciaires, qui permettent d'affiner l'étude de la manière dont s'appliquent les codes en situation, ont également été utilisées, tout comme les échos médiatiques des problèmes viaires – la circulation étant aussi un enjeu de perception sociale, notamment en cette période d'affirmation de la culture de masse. Croisées, ces perspectives documentaires ne peuvent pas tout saisir, loin de là. Mais elles permettent bien d'approcher cette éventuelle modification des pratiques et d'interroger le rôle de la police dans ce mouvement. Ce faisant, elles

Jean-Noël Luc à l'Université Paris IV ; pour le XX^e siècle, des travaux plus récents de Jean-Marc Berlière ou de ses étudiants. Un bon aperçu des divers travaux français et européens est disponible dans Berlière, Denys, Kalifa, Milliot (2008).

⁴ Pour la France, Berlière (1991); pour l'Allemagne, Lindenberger (1995); et pour l'Angleterre, Emsley (1993).

⁵ Voir à ce sujet le bilan historiographique dressé par l'historien Gigs Mom (2003).

⁶ Parmi ces associations, on peut citer le *History Mobility Group*, le *COST 340 group*, ou encore le *ArbeitsKreis Verkehrsgeschichte*. Ces groupes se sont agrégés en 2003 dans l'*International Association for Transport, Traffic and Mobility* (T2M), qui organise chaque année de grands rendez-vous internationaux.

⁷ Le sujet est plus particulièrement traité par les chercheurs français comme Mathieu Flonneau (2002, 2003, 2005). Avec Vincent Guigueno il a par exemple organisé la conférence T2M en 2006, à Marnes-la-Vallée, sur le thème de la sécurité et des mobilités durables. Sur la police de la route, mais aux États-Unis cette fois, voir également Hamelin (2006).

invitent également à discuter un élément souvent considéré comme constitutif d'une « modernité urbaine » toujours délicate à analyser, et à se demander quels liens se tissent avec les reconfigurations qui marquent alors la question de la « sûreté » – on dira « sécurité » – dans les transports.

LA POLICE DES CIRCULATIONS, UN NOUVEL ENJEU DE LA POLICE MUNICIPALE 1900

Police et circulation: la longue durée

Les liens entre police et circulation sont anciens et ne se nouent pas à la fin du XIX^e siècle, ni même au début. « La quête des origines », comme pour bien d'autres objets, n'est pas ici de mise et la prudence s'impose. Le problème des circulations dans la ville n'est pas neuf en 1890. Le thème des « embarras » cher à Boileau (1666) puis à Louis Sébastien Mercier (1782) est au contraire très ancien, et on peut même se demander, avec André Guillerme et Sabine Barles, s'il n'est pas consubstantiel à une certaine forme urbaine⁸. L'attention des autorités n'est évidemment pas neuve non plus. Les travaux sur le XVI^e siècle indiquent que le désencombrement des rues fait déjà partie des missions des agents chargés des tâches de polices⁹. Au XVIII^e siècle, avec l'accroissement de la ville et des transports, la pensée de la ville comme un organisme dont la circulation sanguine doit être fluide se développe, tandis qu'un discours, des savoirs et des pratiques policières plus autonomes émergent¹⁰. Assurer la liberté de la chaussée fait notamment partie des tâches civiles des commissaires parisiens et de leurs équipes, même si, les études plus ciblées comme le montre par exemple la récente thèse de Justine Berlière, elles sont en général délaissées au profit des fonctions judiciaires, plus lucratives. La rue semble surtout faite des mouvements incessants d'une foule hétéroclite, parsemés de moments d'ordres policiers¹¹. La période révolutionnaire est encore mal connue, particulièrement pour cette question des circulations, mais les premières rondes d'inspecteurs après la création de la Préfecture de police en 1800 ont explicitement pour mission de s'occuper de la surveillance des voitures et de la circulation¹². Un changement s'opère avec la création en 1829 d'une police visible, celle des sergents de ville, sur décret du préfet Debelleye. Elle a en charge, avec d'autres forces de l'ordre mais de manière plus spécifique, l'ordre quotidien de la vie parisienne. Une brigade est de plus particulièrement attachée aux voitures. Elle se compose, sur un effectif global de soixante sergents de ville, de vingt agents, un officier de paix et un commissaire de police. Elle est, avec le service des bals et des fêtes, la première brigade spécialisée.

⁸ Barles, Guillerme (2000).

⁹ Roussel (2008).

¹⁰ Sur le développement urbain au XVII^e siècle et la pensée de la ville, voir Perrot (1975); sur l'émergence d'une spécialisation policière, voir Denys, Milliot (2003).

¹¹ Sur le travail des commissaires de police parisiens, voir Berlière (2008) et Milliot (2005); sur la vie dans les rues parisiennes au XVIII^e siècle, voir Farge (1992), notamment pp. 208-244, et Roche (2008, p. 97).

¹² Le constat est notamment dressé dans Conchon (2008); sur la mise en place de la Préfecture de police, voir Berlière (1996, pp. 31-33).

Le poids de la présence policière en matière de circulation s'accroît avec la grande réforme de la police municipale lancée par Napoléon III en 1854 : elle fait en effet de la police en tenue, visible donc, la première force de police de la capitale. Elle modifie surtout les modalités d'intervention puisqu'aux patrouilles effectuées par intermittence depuis des postes, se substitue la circulation continue – le terme, d'époque, est important – d'un ou deux agents dans l'ensemble de l'espace urbain¹³. Le service des voitures change peu de son côté. Il se compose en 1856 d'un officier de paix, d'un brigadier, de quatre sous-brigadiers et de 60 sergents de ville (pour un effectif d'environ 3 000 agents). Il a toujours pour tâche de s'occuper des circulations, notamment des défilés des voitures aux théâtre, boulevard, bals et cérémonies publiques. Il a de plus en charge la surveillance des voitures de place, c'est-à-dire des cochers. Toutefois, les nouveaux flotiers ont aussi, parmi leur mission, celle d'intervenir sur la voirie, notamment en cas d'accident¹⁴. Les carnets de rapports que l'on peut retrouver aux archives de la ville de Paris témoignent d'ailleurs de l'importance de ce type d'intervention dans les missions quotidiennes¹⁵. La présence policière en la matière s'affirme bien.

Le changement de régime du Second Empire vers la Troisième République apporte peu de transformations immédiates concernant la police municipale, si ce n'est un accroissement du nombre de sergents de ville. Il correspond en 1871 à une évidente mise en ordre militaire de la capitale, mais il rattrape très vite la hausse de la population et nourrit la définition de nouveaux objectifs. L'organisation du service d'arrondissement comme du service des voitures reste, elle, similaire.

1892: au cœur de la mêlée

La modification du service des voitures de 1892 est réalisée par le Préfet Lozé. Elle s'opère à l'occasion des hausses d'effectifs qui suivent les attentats anarchistes, mais elle s'inscrit aussi dans cette longue durée¹⁶. Sa nouveauté est de trois ordres : elle correspond à une hausse importante des effectifs, puisque le service passe à un officier de paix, quatre brigadiers, 16 sous-brigadiers, et 164 gardiens de la paix (du nouveau nom des agents en tenue). Les effectifs sont multipliés par trois par rapport à 1870 et le service occupe un poids un peu plus important au sein du corps (en ne retenant que le nombre des agents en service, il passe de 2% des effectifs du corps à 2,5%). Son activité est ensuite déplacée. Il ne s'agit plus de s'occuper seulement des circulations depuis les trottoirs ou les stations de voitures de place, mais de placer désormais un agent au milieu des carrefours principaux pour organiser la circulation. S'observe une véritable inoculation de la présence policière au cœur du flot des voitures¹⁷. Le service devient enfin un élément-clé des échanges entre la Préfecture

¹³ À propos de cette réforme, de la circulation dont elle est issue et ses conséquences, je me permets de renvoyer à mon travail de thèse (Deluermoz, 2006).

¹⁴ Préfecture de police (1856, chapitre III, article 61).

¹⁵ Archives de la ville de Paris (ADVP), VII/1, police locale : Livre de brigade du quartier de la Folie Méricourt (extraits, 1865-1869), carnets de rapport du sergent de ville Rouch (1863-1868) et du sergent de ville Voitey (1867), du XI^e arrondissement.

¹⁶ Les attentats anarchistes du printemps 1892 s'accompagnent en effet d'une augmentation des effectifs et de la solde des gardiens de la paix entre juillet et octobre.

¹⁷ Sur ces informations : Archives de la Préfecture de police (APP), DB 32-35 : « Police municipale » du Second Empire à 1914 ; DB 515 : « services spéciaux » ; DA 22 « service des voitures ».

de police et le Conseil Municipal, dont le rôle s'accroît dans le cadre républicain qui s'impose depuis 1880. Il est notamment fortement mis en avant par le préfet lors des discussions.

Cette importance nouvelle s'accroît sous le préfectorat de Lépine, comme en témoigne la mise en œuvre d'innovations techniques : en 1896, la Préfecture introduit le fameux bâton blanc de circulation, sur lequel nous reviendrons. Visible, porté à bout de bras, il permet de rythmer le flot des voitures selon des gestes facilement compréhensibles. Il entraîne l'émergence de fait d'un code signalétique simple (la codification n'est pas formalisée dans des textes), ainsi qu'une nouvelle technicité du corps et du geste policier. Les Parisiens ne s'y trompent pas. Tout au long de la période, les inventeurs, stimulés par la mise en place du concours Lépine en 1906, ne cessent de proposer des signaux de plus en plus perfectionnés¹⁸. Alimentés à l'électricité, avec tantôt un jeu de couleur (les « feux tricolores » ne sont pas loin), tantôt des mouvements circulaires, les projets tendent tous vers une mécanisation du corps policier. Voulue ou effective, celle-ci – et donc virtuellement celle de la conduite des voitures – se confirme en février 1900 avec l'introduction du sifflet. Utilisé par le sous-brigadier, il sert en effet dans un premier temps à donner le signal de la mise en mouvement que les gardiens font exécuter avec les bâtons. La hiérarchie essaie ainsi de réguler le geste des agents pour réguler celui des conducteurs. Les dénominations rendent elles aussi compte de ce rôle nouveau. En 1900, le service, jusque-là officiellement « 5^e brigade », devient « brigade des voitures » dans la terminologie préfectorale, sanctionnant l'enjeu accru de cette destination. Elle prend aussi le surnom de « brigade des vaisseaux », en référence au navire figurant sur les armes de la ville qui ornent la manche droite des agents : l'attribut est à la fois le symbole de la capitale (en écho à sa devise, *fluctuat nec mergitur*) et celui de la fonction (réguler le flot des voitures)¹⁹.

Cette affirmation ne cesse de se renforcer par la suite. Les effectifs globaux des gardiens de la paix connaissent des hausses régulières (de 6 000 à 7 000 en considérant les seuls agents), qui suivent désormais la hausse de la population. Ceux du service des voitures augmentent également : en 1902, les effectifs passent à un officier de paix, un inspecteur principal, 22 sous-brigadiers, 217 gardiens de la paix ; en 1913, le nombre de gardiens passe à 230 (3,2% du corps), puis à 615 l'année suivante (8,3% du corps). Sanctionnant l'évolution (et critiquant l'approche jugée trop dispersée de son prédécesseur), le préfet Hennion, ajoute alors une autre brigade de réserve à celle des voitures et crée la « compagnie de circulation », qui est censée s'inscrire dans le cadre de la nouvelle Inspection Générale de la circulation et des transports mise en place en 1913²⁰. Au total, le nombre d'agents du service des voitures a été multiplié par 10 depuis 1870 et le service est devenu un élément majeur du dispositif policier. Il occupe également une place de plus en plus importante dans les discussions municipales du budget de la Préfecture de police, bénéficiant même, avec la question plus large des circulations, d'une rubrique autonome à partir des années 1900. L'affirmation de 1892 à 1914 est nette. Mais il convient de se demander à quoi elle correspond exactement.

¹⁸ APP DB 41 : « bâtons blancs ».

¹⁹ Berlière (1991, p. 564).

²⁰ À propos des modifications apportées par les préfets Lépine, puis Hennion, voir Berlière (1991), « Le casse-tête de la circulation », pp. 707-713.

MÉCANISATION, RÉGLEMENTATIONS ET RATIONALISATIONS DE LA GRANDE VILLE

Les voitures

Les raisons sont multiples et, sans être liées par des liens de cause à effet, se nourrissent les unes les autres. L'accroissement du nombre de véhicules en circulation est bien sûr la première. Si l'on reprend les chiffres proposés dans les rapports de budget de la Préfecture de police, en 1890, il était d'environ 15 000. Il passe à 25 000 en 1901, puis à 35 000 en 1912²¹.

La nature des voitures importe surtout, notamment avec les voitures automobiles qui font leur apparition. La circulation hippomobile était déjà multiforme, si l'on considère les véhicules lourds, les chariots à quatre roues ou encore les voitures attelées, chacune allant à un rythme différent (de 4 à 9 km/h)²². Mais les véhicules automobiles, rappelle le rapporteur du budget de 1902, vont trois fois plus vite qu'une voiture à traction animale (jusqu'à 30 km/h), ce qui modifie considérablement les formes d'occupation des voies. En 1891, 305 de ces véhicules sont déclarés à la Préfecture de police. Ils sont 5 291 en 1908. Il faut ajouter à cela les bus, les tramways électriques ou les voitures de place automobiles qui ont peu à peu conquis la capitale : une étude menée en 1910 indique ainsi que 138 millions de voyageurs sont passés par les transports en commun en 1870, chiffre qui monte à 942 millions en 1910²³.

L'accroissement du nombre de vélos en circulation, qui a fortement augmenté depuis les années 1880, ne doit pas non plus être oublié. Il est impossible à évaluer précisément avant 1900 puisque les vélos n'ont alors pas à être déclarés. Sabine Barles et André Guillerme proposent le chiffre de 94 255 vélos en 1898. Là encore, ce n'est qu'un début puisqu'ils sont environ 270 000 en 1908. Cela, sans compter le flot continu des piétons dans une ville qui ne cesse de croître, passant de 2,2 millions d'habitants en 1880 à 2,9 en 1910.

La hausse quantitative est donc réelle, mais la mutation qualitative des modes de transports, par sa diversité et par l'accélération des vitesses, est elle aussi essentielle. Ensemble, elles nécessitent bien une intervention adaptée de la puissance publique.

Les règlements

Ce n'est pas le seul facteur : il faut également compter avec la plus grande réglementation des circulations. On le sait, il faut attendre 1921 pour qu'un code de la route se mette en place, et jusque-là les réglementations dépendent surtout des municipalités. La question est très tôt prise en compte à Paris. La réglementation des

²¹ Rapport du budget de la Préfecture de police, 1913. Il s'agit des voitures particulières, mais le rapport a le mérite de proposer une comparaison précise dans le temps. Selon les véhicules pris en compte (vélos exceptés), les chiffres s'élèvent à 80 000 en 1908 (Berlière, 1993, p. 163), et à plus de 100 000 à la fin du siècle (Roche, 2008, p. 102).

²² Roche (2008, pp. 109-110).

²³ Rapport du budget de la Préfecture de police, 1913. Les voitures publiques deviennent elles-mêmes de plus en plus motorisées. Les voitures publiques automobiles passent ainsi de 0,5% du parc des voitures publiques en 1899 à 54% en 1914 (d'après Flonneau, 2002, p. 79).

voitures existe bien avant 1789, et elle occupe dès 1829 une place importante dans les règlements et les manuels de police en tenue²⁴. Des changements nets se révèlent toutefois autour des années 1890. En 1893 une ordonnance impose aux véhicules d'utiliser, entre autres, une corne pour signaler leur approche et limite la vitesse maximale à 12 km/h dans Paris (20 en dehors)²⁵. Mais la modification plus globale a lieu en 1897.

L'« Ordonnance générale du 31 août 1897 concernant la conduite et la circulation des bêtes de traits ou de charge, des voitures et des appareils de locomotion de toutes sortes dans Paris et les communes du ressort de la police » occupe plus d'une centaine de pages et regroupe 426 articles. Ce long texte met à jour les normes circulatoires dans la capitale. Une part importante du règlement prend acte des nouveaux véhicules en circulation (tramways, vélos, automobiles, automobiles voitures de place 1^e et 2^e classes), ainsi que des nouvelles règles adaptées à chacun d'entre eux : numéros, papiers, etc. Cette mise à jour est importante, mais elle n'épuise pas la différence avec les textes précédents dans le traitement des déplacements. L'ordonnance contient également une réglementation beaucoup plus fine et sévère des vitesses, des lumières, des sons, des écriteaux, etc. Ainsi précise-t-elle l'ordre des priorités, accordée aux tramways, ou insiste-t-elle sur le partage de la rue entre chaussée et trottoir, et entre les deux moitiés de la chaussée²⁶. Elle introduit bien un degré supplémentaire dans la rationalisation attendue des comportements en matière de circulation. Celle-ci se poursuit par la suite, bien que l'essentiel des dispositions soit synthétisé à cette date. L'ordonnance du 10 juillet 1900 (« ordonnance générale de la circulation ») propose une clarification de la précédente et en 1912, un nouveau règlement, présenté sous forme de dispositions mieux définies et en nombre plus limité, est affiché dans les rues de Paris²⁷.

Cela est certainement lié à la hausse des déplacements et à la variété inédite des véhicules, mais ce phénomène de réglementation est en fait beaucoup plus large et s'observe dans tous les domaines où intervient la police en tenue. Les manuels de police municipale, chargés de collecter et d'expliquer aux agents les lois et règlements qu'ils doivent faire appliquer, en témoignent. Leur nombre augmente sur la période, passant de 1 en 1831, à 5 pour la période 1855-1870, puis à 10 pour la période 1875-1910 (sans compter, parmi ces derniers, les nombreuses rééditions, comme pour les guides *Brayer* ou *Coeuille*). Leur volume croît également et ces manuels deviennent surtout de plus en plus adaptés à la pratique de terrain. Suivant un processus plus ancien qui s'accélère dans ces années, lois et règlements sont mieux expliqués et illustrés par des exemples, tandis que le jeu sur la calligraphie permet d'identifier plus rapidement la nature de l'information. Par exemple, la définition de l'outrage ou du degré d'ivresse est affinée dans les manuels de 1900 par rapport à ceux de 1890 : « la loi entend par « ivresse manifeste » l'ivresse qui produit

²⁴ Pour rappel, on peut distinguer, parmi les principales ordonnances : 1667 (contre les verrous des rues), 1734 (sur les plaques des voitures), 1831 (serrage à droite), 1861 (obligation des éclairages), 1874 (vélos)... Tous les auteurs rappellent cependant la difficulté de définition des problèmes et d'application, chacune des ordonnances réactualisant les dispositions précédentes en fonction du nouveau contexte.

²⁵ Ordonnance du 14 août 1893.

²⁶ APP, DB 35.

²⁷ Berlière (1993, p. 169). L'ordonnance de 1912 est inspirée des réflexions du conseiller municipal Massard, Flonneau (2002).

un scandale par sa seule vue », rajoute la notice, en gras, par rapport aux opus précédents, avant de préciser, en plus petits caractères, que « les gardiens de la paix doivent employer beaucoup de douceur pour emmener au poste les personnes ivres »²⁸. La plus grande réglementation concerne bien l'ensemble de la voie publique et touche des domaines aussi variés que le jet d'urine, la sensibilité croissante aux traitements des animaux, une définition de plus en plus précise des « scandales » ou le respect des mesures des étalages. Les manuels reflètent en fait une plus grande réglementation de la vie sociale, connue, qui touche aussi la question des circulations.

La ville

Pour être compris, ce processus doit être en outre replacé dans une évolution spécifique de la ville, bien signalée par Bernard Landau, Marcel Roncayolo ou Christophe Studeny²⁹. La ville devient plus ordonnée, plus technique.

Il s'agit là encore d'un changement à très long terme, qui débute dans la plupart des grandes capitales d'Europe dès le XVIII^e siècle. Il se traduit par l'alignement des voies dans les quartiers neufs, la numérotation des rues, la mise en place de trottoirs, le goudronnage des voies, la définition de la hauteur des murs... Ainsi les premiers trottoirs séparant l'espace des piétons de celui des voitures apparaissent-ils à la fin du XVIII^e siècle, puis se répandent vers 1840. Le Second Empire constitue un accélérateur en la matière, puisque la circulation et la rationalisation sont alors les maîtres mots de l'haussmannisation (on notera que ce sont aussi ceux de la nouvelle police de 1854)³⁰. Le programme de transformation mené par le Préfet de la Seine, qui inaugure le terme officiel de « Voie publique », entraîne notamment la percée de grandes avenues destinées, sans que les considérations sociales ou politiques soient absentes, à accueillir le flot croissant des voitures. Elle se traduit également par le prolongement de la politique d'éclairage des rues ou encore par la redéfinition des écartements de la chaussée. La République poursuit cet effort de normalisation et le mouvement atteint une sorte de seuil à partir des années 1890, tant l'ensemble de l'espace urbain est désormais marqué par cette culture technique. Les innovations, menées sous l'égide d'ingénieurs à l'expertise reconnue, portent de plus en plus sur la question du pavage des rues (l'asphalte se répand à la fin du siècle), du système giratoire et sur la formalisation d'un art de la voirie urbaine, tandis que le mobilier urbain s'affiche clairement dans l'espace public³¹.

L'affirmation n'empêche pas les débats, les oppositions ou les hiatus du bâti, mais le paysage urbain est bel et bien remodelé : on observe, lentement, une rationalisation des espaces et des rythmes intégrés à la ville, qui nourrit aussi ce processus de réglementation.

La police

Enfin, le rôle de la police proprement dite ne doit pas être négligé. La volonté de « libérer » la rue, c'est-à-dire de lutter contre les appropriations ordinaires de la

²⁸ Rault, Phélipaul (1902). La précision est similaire dans les autres guides de la période.

²⁹ Landau (1993); Roncayolo (1998); Studeny (1995).

³⁰ Gaillard (1976).

³¹ Landau (1993).

population, est un désir policier ancien. Sensible dès la fin de l'Ancien Régime, elle devient également plus intense au XIX^e et se traduit notamment dans la chasse, constante et pas toujours efficace, des errances et des mouvements désordonnés, que ce soient ceux des vagabonds, des enfants ou des marchands de quatre saisons³². « Avant tout il faut que la rue soit libre et propre », affirme encore le préfet Lépine en 1903³³. L'injonction appuie en outre des conceptions nouvelles de la ville. Si le grouillement de la rue est considéré comme faisant partie d'un état général de ville au XVIII^e siècle, à la fin du XIX^e siècle celle-ci tend de plus en plus à être envisagée, selon les conceptions de l'hydraulique, comme un espace de flux et de circulation³⁴.

La présence policière est de plus exceptionnellement forte dans la capitale à la fin du XIX^e siècle. La population s'y est adaptée, de même qu'est prise l'habitude de la voir prendre en charge, de plus en plus depuis 1880, des domaines variés de la vie urbaine. Le service des Halles en 1875, celui des abattoirs en 1879 sont ainsi confiés aux gardiens de la paix. La complexe réorganisation de la Police municipale, qui perd peu à peu le contrôle du service de sûreté (1887), puis des garnis (1888) et des recherches (1889), fait par ailleurs de la police en tenue le seul corps de ce qui devient la « Direction de la police municipale » en 1893. Le mouvement répond à des logiques politiques internes et externes, mais il sanctionne également l'association entre cette police visible et l'ordre quotidien de la ville³⁵.

À cela s'ajoute un calcul très opportuniste de la Préfecture de police. En 1890, pour la première fois l'image sociale du gardien de la paix, telle qu'elle se dessine dans les médias de plus grande diffusion, s'infléchit : s'il paraît moins efficace, l'agent devient en même temps plus sympathique et plus parisien. La célèbre chanson du cabaretier Yong-Lug selon laquelle « les agents sont de brav'gens, qui s'baladent qui s'baladent, les agents sont de brav'gens, qui s'baladent tout le temps » (1893) l'illustre assez bien par son succès. Pour renforcer ce basculement latent, la Préfecture développe sous la Troisième République une politique médiatique et organisationnelle, d'intégration et d'acceptation dans l'espace social parisien. Le champ des circulations fait partie de ces objectifs désignés. Il permet de neutraliser l'image politique encore associée à l'action policière, de renforcer sa légitimité et d'objectiver la perception d'un agent qui commence à apparaître « au service des Parisiens ».

La démarche est facilitée par le Conseil Municipal. Après un temps de lutte avec la Préfecture, particulièrement entre 1884 et 1893, il se montre plus coopératif dans les années 1890, ce qui lui permet de participer plus concrètement à la gestion de la police « municipale ». Le basculement à droite peut expliquer ce changement d'attitude, mais les rapporteurs du budget, souvent radicaux, manifestent aussi cette attention et il s'agit d'une modification plus générale. Des tensions persistent d'ailleurs selon les sujets (comme la répression des manifestations), mais pas sur

³² Faure (1980-1981); Baruch-Gourden (1987). Moins étudiée, la poursuite des chiens errants, qui s'accélère dans les années 1890 avec la lutte contre la rage et l'obligation renouvelée de porter un collier correspond aussi très bien à cette politique.

³³ Déclaration devant la 2^e sous-commission du Conseil Municipal de Paris, 11 mai 1903, cit. in Berlière (1993, p. 163).

³⁴ Roncayolo (1998, pp. 98-108); Barles, Guillerme (2000).

³⁵ Berlière (1996, pp. 106-111).

cette question des circulations. Essentielle pour les deux instances, elle apparaît surtout comme un terrain de discussion particulièrement approprié. Pour des raisons également politiques, cette activité policière devient ainsi l'objet d'une complémentarité tacite entre les différentes institutions. La neutralité des réponses aux problèmes d'apparence technique est aussi une forme d'action politique.

Tous ces éléments vont ensemble, et renvoient eux-mêmes à une mutation ample du corps social, qui comprend le développement de l'État (sous sa forme républicaine), celui de l'industrialisation, de l'urbanisation, de l'alphabétisation, ou encore l'affinement des seuils de tolérance à la violence ou une redéfinition des espaces privés et publics³⁶. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre les enjeux parfois complémentaires, mais également parfois concurrents qui sous-tendent cet investissement policier – investissement qui n'est pas neuf, mais bien d'ampleur inédite. Il est d'ailleurs intéressant de noter que la pratique policière, de 1892, précède ici l'adoption des grands textes réglementaires, en 1893. Certes, le va et vient est plus continu, mais l'exemple confirme l'empirisme de l'institution policière et rappelle sa relative autonomie par rapport aux autres sources d'autorité.

DES PRATIQUES CIRCULATOIRES MIEUX RÉGULÉES?

La hausse des contraventions

Il y a cependant loin, on le sait, de la réglementation à la pratique, des changements structurels aux situations locales. Si la question paraît simple, y répondre n'a rien d'évident. Comment en effet détecter une éventuelle mutation des comportements? Le plus sûr est de multiplier les perspectives.

La première est l'analyse des contraventions. Entre 1856 et 1913, leur nombre augmente fortement, même s'il est difficile à chiffrer. Cela devient plus aisé à partir de la publication de l'*Annuaire statistique de la ville de Paris* à partir de 1880³⁷. Entre 1880 et 1913, le nombre de contraventions passe ainsi, tous faits confondus, de 42 000 à 61 000 par an. L'observation détaillée demeure difficile, dans la mesure où les tableaux ne précisent pas toujours les motifs, sauf pour les trois premières années. Seules les contraventions pour la «tranquillité et sûreté publiques» sont ensuite précisées, à côté du total des contraventions. Si l'on s'en tient à ces premières années (1880-1883), on recense en moyenne 18 000 contraventions/an pour le «roulage». Les contraventions pour la «tranquillité publique» (qui constituent la moitié du total) augmentant dans les mêmes proportions que le volume global les années suivantes, on peut supposer que cela est également le cas pour le «roulage», mais cela reste évidemment trop hypothétique.

Une autre manière de faire est de s'attacher directement au détail des contraventions. Les archives de la ville de Paris ont conservé les archives du tribunal de simple police de la Seine³⁸. Peu utilisées, elles prennent la forme d'énormes dossiers consignant, jour par jour, toutes les contraventions jugées devant le tribunal de simple

³⁶ Sur ces mutations, voir par exemple Agulhon (1980); Noiriel (2001); Foucault (1975); Lequin (1984); Dewerpe (1996); Pinol (1991); Corbin (1998); Perrot (1997).

³⁷ *Annuaire statistique de la ville de Paris* (1880-1913).

³⁸ ADVP, série D22 U1.

police. Le problème est que le type de policier à l'origine de la contravention n'est pas mentionné, ni les circonstances dans lesquelles elles sont données. Avec un traitement statistique adapté, elles permettraient de très riches observations sur la réglementation ordinaire de la capitale au XIX^e siècle. Vu l'ampleur des dossiers découverts récemment, nous n'avons pu mener cette entreprise et nous nous sommes concentrés, pour préciser l'évaluation, sur les mois de février 1852 et de février 1910³⁹. La période d'hiver génère sans doute des contraventions spécifiques et elle constitue, on le sait, une phase d'étiage dans les résistances à la police. Mais la comparaison reste globalement pertinente. On constate en effet que les proportions globales correspondent à l'évolution signalée *supra*: le nombre de contraventions passe de 150 par jour à 250. Les faits de circulation, tous types confondus (de la maraude à l'embarras) y sont très importants et leur poids augmente, passant de 40 à 57%. Un examen détaillé apporte deux remarques supplémentaires. Il faut se méfier en premier lieu des lectures trop linéaires. Dès 1852 s'observe une certaine technicité de la surveillance, qui porte déjà sur la possession de papiers pour les cochers, sur les défauts de lanterne, ou sur les vitesses excessives. Néanmoins, elle s'affine nettement en 1910: les contraventions pour dépassement de vitesse ou défaut de plaques deviennent bien plus importantes. Si l'on considère la première semaine de chaque mois étudié, pour 3 vitesses trop rapides en 1852, dont une évaluée par la référence à un « grand galop », on passe à 37 en 1910, beaucoup plus banalisées. De nouveaux types de contraventions apparaissent également à cette deuxième date (18 pour avoir roulé à gauche de la chaussée); et des faits qui, par comparaison, semblent mineurs, sont de plus en plus sanctionnés, comme le dégagement de fumées inconfortables pour les voitures ou le volume sonore. La hausse du nombre de contraventions et surtout l'affinement des motifs est donc évident. L'analyse l'est moins: elle montre surtout les mutations du trafic, la nouvelle réglementation et l'accroissement des moyens policiers comme de l'intérêt porté par la Préfecture. Elles ne donnent pas une prise directe sur l'ensemble des comportements véhiculaires, mais indiquent plutôt l'affirmation de la norme sociale et son application par la police. Cela est déjà une information, car les deux ne vont pas nécessairement de pair. L'analyse peut toutefois être prolongée.

La précision des délits

Il faut pour cela changer de focale et la déplacer sur les pratiques elles-mêmes, à partir de l'analyse plus détaillée des mains courantes et des dossiers de correctionnelles. En les comparant sur un temps long (avec un échantillonnage de 30 dossiers tous les 5 ans de 1865 à 1905), on constate une plus grande précision des interventions policières. Écoutons le gardien Métivier, de la brigade des voitures, lors d'une audition au tribunal correctionnel le 10 février 1900: « le 7 février courant, à 9h 15 du soir je me trouvais de service sur la place de l'Opéra près du café de la paix lorsqu'une voiture de place (...) venant au petit trot de l'avenue se dirigeait vers la gare St-Lazare en voulant suivre la rue Auber lorsqu'entre le café de la paix et le grand refuge de la place de l'Opéra, le cheval heurta une jeune femme arrêtée tournant le dos à la voiture. Elle faisait des signes à une autre personne qui devait se trouver sur le trottoir du café. Elle se trouvait à 4m environ de la bordure du refuge. Le cocher

³⁹ ADVP, D22U1-25 (février 1852); D22U1-124 (février 1910).

n'était pas gêné pour le passage, aucune voiture ne se trouvant à cet endroit». Il a crié deux fois pour avertir la femme mais elle a continué son chemin. Le cocher a saisi son cheval par la bride mais les roues de la voiture avaient passé sur le bras droit de la femme lui brisant l'os au-dessus du coude et lui faisant une blessure à la joue gauche. Elle a été relevée avec l'aide des passants et le cocher l'a transportée dans une pharmacie, d'où elle a été dirigée vers l'Hôpital Beaujon⁴⁰. Ce qui est remarquable dans cet exemple est la précision des données. Sans doute est-elle ici forcée dans le cadre d'un tribunal qui pousse l'agent à faire « preuve », mais il s'agit bien d'un phénomène général, que l'on observe également dans des registres plus ordinaires. La description technique des véhicules n'est pas neuve (on la trouve dans les carnets des rapports des années 1860), mais la mesure précise des mètres et des horaires, elle, l'est.

Cette exactitude accrue tient à l'évolution générale du corps social, prise dans « l'arithmétique des jours »⁴¹, mais aussi à la professionnalisation des agents et à leur meilleure formation. Longtemps non formés, les gardiens de la paix doivent fréquenter depuis 1883, pendant trois ou six mois selon le degré d'instruction scolaire, l'École pratique de police municipale fondée par le préfet Camescasse. À cela s'ajoute, au cours de la période, des dispositifs d'apprentissage insérés dans le service, comme les cours dispensés par les brigadiers avant la prise de service (1900), et les conférences mensuelles dispensées par les officiers de paix (1902). Le tout s'insère dans une organisation beaucoup plus rigoureuse des cadres de l'activité au cours de la période.

L'effort n'est d'ailleurs pas désintéressé pour les agents et répond aussi à un enjeu d'autonomie. Écoutons la fin de l'analyse de Métivier: « Le cocher était à 4 mètres du trottoir de droite, par conséquent à sa droite. La demoiselle Dupont a été atteinte par le brancard. Rien n'empêchait le cocher de passer plus à droite ou plus à gauche. Il allait au trot ordinaire ». Cette précision et cette connaissance technique, dont lui seul peut rendre compte, permet au policier de peser sur les décisions du tribunal. Elle s'exprime à un niveau inférieur dans le suivi des affaires: en février 1912, le gardien Laminette du quartier de l'Odéon dit par exemple au secrétaire du commissariat, à propos d'un accrochage entre une voiture de charbonnier et une voiture de place: « j'estime qu'il n'a commis aucune faute en laissant un intervalle d'au moins 30 cm entre les deux véhicules »⁴². Cette position d'« expert », protégée par le fait qu'aucun autre agent de l'autorité ne peut contester cette version, donne un exemple de « l'inversion hiérarchique » soulignée par le sociologue Dominique Monjardet⁴³. De fait, l'accroissement du contrôle institutionnel sur l'agent induit par la professionnalisation s'accompagne de l'élaboration de niches d'autonomies. Sans doute a-t-on là une des explications des conflits plus nombreux qui opposent, et opposeront de plus en plus, ces agents plus « policiers » et les propriétaires des voitures automobiles, membres de groupes sociaux aisés et en général moins concernés par les tracasseries policières⁴⁴. La lecture des mains courantes et des dossiers de

⁴⁰ ADVP, D2U6-124, Alfred Mouche, blessure par imprudence, 16f.

⁴¹ Corbin (1991).

⁴² APP, CB 22-37, répertoires du commissariat du quartier de l'Odéon, 14 février 1912.

⁴³ Monjardet (1996, pp. 88-98).

⁴⁴ Fridenson (1991).

procédure montre en tous cas que la police en tenue devient à cette période un peu plus pro-active dans ces domaines réglementaires.

À la réglementation plus large des circulations, le policier, plus professionnel⁴⁵, ajoute donc un degré supplémentaire dans son application, lui conférant plus d'efficacité. Les comportements véhiculaires dans leur ensemble restent cependant encore loin. L'analyse proposée relève d'une lecture très policière, sans compter que la hausse des contraventions est aussi la preuve que le respect des règlements est illusoire. Sans doute ne faut-il pas négliger ces multiples déviances qui sautent ainsi aux yeux.

Le «semblant de bien rouler»

Les oppositions à l'action policière qui viennent d'être évoquées, si elles sont neuves pour les conducteurs automobiles, sont courantes pour les autres types de véhicules: les marchands de quatre saisons ou les cochers sont ainsi parmi les professions les plus souvent en contact avec les agents dans les archives judiciaires. Cette nouvelle compétence affichée et le mode opératoire renforcent d'ailleurs les résistances: les agents, au milieu de la route ou depuis la chaussée, «piochent» les contrevenants selon les occasions, augmentant le caractère discrétionnaire de leur action. Les discussions et aménagements sont cependant également nombreux. Le constat permet d'évoquer un dernier élément pour approcher un peu mieux notre problème: les adaptations face aux policiers. Dans de nombreux cas, dans ces mêmes archives judiciaires ou policières, le policier indique que, pendant ou après un accrochage partiel ou, le plus souvent, un excès de vitesse, le conducteur, à la vue du policier, «arrange» son comportement et fait comme s'il n'était pas fautif. C'est un comportement connu de la sociologie interactionniste, qu'Erving Goffman appelle les «apparences normales». Le sociologue a d'ailleurs montré comment, dans la société américaine des années 1960, la présence d'un policier dans la rue accentue, le temps de l'interaction, le respect apparent des codes et des règlements⁴⁶. Les archives montrent que ce que l'on pourrait appeler le «semblant de bien rouler» existe dans le Paris des années 1900.

Le fait peut paraître anodin, mais si l'on considère que ce type d'adaptation se reproduit plus ou moins fortement à chaque mise en présence policière, que cette présence s'accroît, particulièrement sur ce terrain, lors des tournées ou sur les carrefours où les agents agitent leurs bâtons blancs, cela fait un ensemble plus conséquent. Il faut d'ailleurs rappeler que l'on observe le phénomène dans les sources lorsqu'il «rate», c'est-à-dire lorsque le fautif est surpris, et identifié par l'agent. Il faut donc supposer tous les cas où l'arrangement fonctionne selon des situations sans doute très diverses. Il est ainsi possible d'évoquer l'existence d'une succession de micro-ajustements, à la fois intermittents (le temps de l'interaction) et réguliers (à chacune d'entre elles), qui est en soi une forme de codification. À cet égard, il faut peut-être identifier, plus qu'une codification générale, des lieux de plus grande codification, comme les nœuds routiers les plus importants de la capitale.

Il faut ainsi demeurer prudent dans ce type d'analyse et sans doute ne pas postuler une évolution totale de comportements très divers et multiformes: le poids des

⁴⁵ En rappelant que le processus de professionnalisation est alors largement inachevé.

⁴⁶ Goffman (1973, pp. 21-41).

arrangements, détournements, bricolages en situation reste très important. On constate toutefois une sorte de codification, qui prend particulièrement sens si elle est ramenée à l'évolution plus globale décrite auparavant. S'observe donc une tendance à la codification, mais contrastée. Le policier n'est là qu'un acteur parmi d'autres de ce mouvement. Mais il va jouer un rôle plus net dans l'imaginaire social de ces circulations.

LE FLUX ET LA RUPTURE: L'IMAGINAIRE AMBIVALENT DE LA MODERNITÉ

Le chef d'orchestre de la symphonie urbaine

Il faut revenir ici à la mise en place du bâton blanc en 1896. « Quand Moïse voulut que s'ouvrirent les eaux de la Mer Rouge, il se borna à lever la main. Les agents jusqu'à présent imitaient Moïse pour ouvrir aux piétons entre les flots de voitures un passage où s'engage à pied sec le peuple élu. Il paraît que ça ne suffit plus, puisque M. le préfet de police songe à armer ses agents d'une baguette. Au fond, ils feront encore comme Moïse qui estima nécessaire cet instrument pour frapper le rocher dont l'eau devait jaillir. Cette baguette, sans avoir vu le jour, est déjà célèbre ». L'accent amusé de cet article du journal nationaliste *L'Éclair*, une feuille parisienne du soir, donne le ton de la réception. La plupart des journaux, jusqu'aux « Grands » que sont le *Matin* ou le *Petit Parisien*⁴⁷, consacrent des articles du même type dans leur colonnes. Au premier lever de bâton, certains décrivent même (sans que cela puisse être vérifié) de vastes embouteillages, causés par la curiosité avivée des Parisiens. De fait, le bâton est un outil de codification des comportements, mais ses enjeux sont aussi médiatiques. L'écho de cette « invention » est parfaitement préparé par la Préfecture, puis relayée dans la presse de grande diffusion qui s'impose depuis 1860 et plus encore après 1890.

Pour en saisir les subtilités, il faut revenir à la réforme de 1854 qui fait des policiers en tenue les agents les plus nombreux et les plus visibles de la capitale. Sans trop s'étendre sur cette question, il est utile de préciser que cette réforme correspondait à une importation, à Paris, de la police londonienne (symbolisée par le *Bobby*⁴⁸). Malgré cela, tout au long du XIX^e siècle, la comparaison symbolique entre les deux agents reste au détriment des agents parisiens. Ces derniers apparaissent plus violents, moins municipaux et inféodés au pouvoir politique. Dans cette acception, le bâton noir des policiers anglais, qui ne sont pas armés, est opposé à l'épée des sergents de ville parisiens et apparaît comme la preuve ultime de cette supériorité de civilisation⁴⁹. Or, le bâton blanc parisien est aussi très explicitement une réponse à cette ancienne lecture. Les journaux la relaient parfaitement, comme c'est le cas du sérieux *Temps*, le 21 juillet 1896.

⁴⁷ *L'Éclair*, 8 juillet 1896. Ce journal tire alors à 100 000 exemplaires, *Le Matin* ou *Le Petit Parisien* dépassent le million (Charle, 2004).

⁴⁸ Sur ces circulations, je me permets de renvoyer à mon article Deluermoz (2008).

⁴⁹ De nombreuses légendes circulent d'ailleurs depuis le début du XIX^e siècle à propos de ce bâton : il suffit de toucher quelqu'un pour qu'il devienne défenseur de la loi ; grâce à cet outil, il arrête les mal-fauteurs comme par magie, etc.

— LE NOUVEAU SIGNAL DE POLICE. — Le nouveau

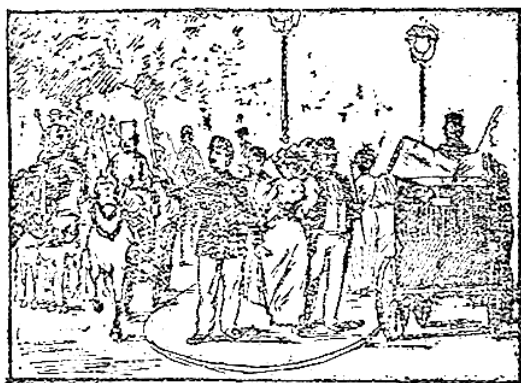


A

signal de police que M. Lépine a décidé de mettre dans la main des gardiens chargés de régler le mouvement des voitures, va être prochainement inauguré; on fabrique en ce moment la gaine dans laquelle il sera enfoncé. Le signal sera fixé au ceinturon, à la gauche de l'agent, près du sabre. Nous en donnons ci-joint le dessin. On sait, par ce que nous avons dit déjà, que l'instrument (B) est en bois de peuplier, très léger, peint en blanc, avec une banderole aux couleurs de Paris, qui porte l'inscription « service des voitures ». Il se différencie en tout cela du bâton des constables (A), dont nous donnons aussi le dessin. Le bâton des constables est en bois très dur, ou bois des îles, de couleur brun foncé, incassable. À la poignée sont creusées des rainures dans lesquelles se placent les doigts de la main qui la serre, et le bâton se trouve ainsi bien assujéti. Le policeman qui s'en sert passe son bras dans le lien de cuir qui est adapté à la poignée, pour que l'arme ne puisse tomber à terre, si elle vient à lui échapper de la main.



B



L'image paraît neutre mais il faut bien en voir toute la symbolique. La présentation, de gauche à droite, suggère que le bâton parisien est l'amélioration du londonien. En outre, l'un est noir, l'autre est blanc. Les matières elles-mêmes sont en jeu, comme l'explique le texte: « On sait, par ce que nous avons dit déjà, que l'instrument (B) est en bois de peuplier, très souple, peint en blanc avec une banderole aux couleurs de Paris, qui porte l'inscription « service des voitures ». Il se différencie en tout cela du bâton des constables (A) (...). Le bâton des constables est en bois très dur, ou bois des îles, de couleur brun foncé, incassable. À la poignée sont creusées des rainures dans lesquelles se placent les doigts de la main qui la serrent et le bâton

se trouve ainsi bien assujetti ». D'autres articles éclairent de façon plus crue l'idée sous-jacente, dans une inversion insistante de la hiérarchie de la violence policière : le bâton anglais est un casse-tête, quand l'autre est une baguette de chef d'orchestre pour la circulation. La métaphore sexuelle n'est pas oubliée par les journalistes (Louis Marle, dans la *Petite République* du 13 juillet 1896, parle d'une « verge de la nouvelle espèce »), mais plus globalement, cette image de chef d'orchestre est symbolique d'un type d'autorité valorisé à cette période⁵⁰. L'idée générale est que le *policeman* reste cantonné dans une logique ancienne de l'ordre faite de confrontation, quand le policier parisien s'inscrit dans une nouvelle logique, plus moderne et civilisée, faite de gestion des flux.

Cet enjeu, très fort, est bel et bien voulu par la Préfecture. Dans la même perspective, le service des voitures se dote, au cours de l'année 1900, d'un écusson représentant un char grec ailé pour orner l'uniforme des agents : l'écho à l'idée de civilisation est ici encore plus évident⁵¹.

Cette politique rencontre un véritable succès, notamment international puisque le bâton blanc devient l'emblème d'une gestion moderne de la rue et s'exporte, sous des formes variées, à l'étranger. Les journalistes sont toutefois prompts à évoquer sa diffusion. Il faudrait chercher ce qui relève de l'affabulation, du projet ou de la mise en pratique, mais les larges gants blancs des agents viennois semblent inspirés directement de cette pratique policière parisienne. La capacité à gérer la circulation devient en tous cas une compétence reconnue dans la compétition internationale à laquelle se livrent les polices, dans laquelle la police parisienne se distingue ici⁵².

Mais le succès est également très fort à l'intérieur du cadre national et métropolitain. Très vite le policier au bâton blanc devient un symbole parisien et un emblème de la modernité qui s'impose dans les récits de faits divers, les affiches de publicités, les caricatures, etc. Les cartes postales témoignent de l'émergence de cette figure consensuelle. Celles que l'on peut consulter aux archives de la ville de Paris ou à la Bibliothèque nationale de France⁵³ présentent parfois des flux de voitures, d'aspect ordonné, organisé par la présence, sur un îlot de trottoir, d'un agent. Celui-ci lève un bâton blanc et se trouve souvent sous une horloge, illustrant la diffusion de ce mobilier urbain, mais aussi la fonction nouvelle, pour l'agent, de rouage de la mécanique urbaine.

Cette silhouette devient peu à peu une véritable image d'Épinal, très répandue. Elle est également reprise par la publicité. L'affiche qui suit, réalisée par le célèbre affichiste Eugène Ogé (1861-1936) est caractéristique. Elle montre un agent gros et rougeaud, suivant l'image des « brav'gens » régulant la circulation. La clé est évidemment dans la transformation du bâton blanc en bâton de réglisse, d'un instrument de contrainte en objet de plaisir, réapproprié par un enfant, une femme, et

⁵⁰ Buch (2002).

⁵¹ Il remplace alors le vaisseau précédemment signalé (Berlière, 1991, p. 564).

⁵² Les demandes de renseignements des pays étrangers auprès de la Préfecture de police témoignent ainsi de cette réputation (APP, DB4 : « renseignements demandés par des pays étrangers » ; les demandes émanent des municipalités ou des polices de Londres, New York, ou Buenos Aires).

⁵³ Face à la masse de cartes postales présente dans ces cartons, organisées par arrondissement, nous avons consulté les 1^{er} et 18^e arrondissements, en faisant des vérifications dans les 6^e, 13^e et 19^e arrondissements.



même un cheval. Le jeu entre bâton, ordre et virilité est ici très net. L'affiche présente ainsi un détournement aimable caractéristique de la gouaille parisienne et témoigne d'une certaine banalisation de la figure policière. Mais en arrière-plan, on retrouve l'idée que le bâton blanc est un symbole d'ordre urbain, et même plus largement de quotidien. Le message devient clair : en prenant un réglisse Zan, on s'octroie un instant de plaisir qui rompt avec le train-train quotidien. Cette association s'impose peu à peu dans l'imaginaire social de la fin de siècle, au point de devenir une évidence de la modernité parisienne. Le policier en tenue, le bâton blanc et la circulation deviennent ainsi un des symboles parisiens, et en même temps l'un des

éléments d'une lecture de plus en plus partagée qui entend voir la ville comme une mécanique urbaine normée et régulée, tantôt rassurante, tantôt routinière⁵⁴.

L'accident, symbole de la menace urbaine

Dans cette perspective, la perturbation des flux devient particulièrement problématique. La « congestion » urbaine, inévitable vu le nombre et la diversité des véhicules, apparaît insupportable et constitue une menace fréquemment ressassée dans les rapports au budget. Les accidents, suivant cette hausse des circulations, font aussi l'objet d'une inquiétude sociale forte : comme pour les « embarras », il s'agit là d'un thème ancien, mais qui connaît alors un rejeu spécifique.

Un type d'accident cristallise toutefois l'angoisse sociale dès le début des années 1900, l'accident de voiture⁵⁵. Or, ce n'est pas à ce moment l'accident le plus important. L'analyse des chiffres est à vrai dire compliquée. Si l'on prend en compte le nombre d'accidents mortels à Paris, tels qu'indiqués dans le rapport d'Émile Massard en 1910, les morts causés par la voiture sont moins nombreuses en 1903 et en 1907 que celles causées par les voitures hippomobiles, mais la hiérarchie s'inverse en 1912⁵⁶. En la matière, Paris est dans la moyenne des métropoles mondiales (entre Chicago et Berlin). Cependant, si l'on élargit l'analyse à la France entière, la voiture ne représente alors que 3% des morts accidentelles (contre 18% pour les voitures hippomobiles) et apparaît comme une donnée négligeable⁵⁷. De même, si l'on considère tous les accidents parisiens, et non les seuls mortels, l'automobile est évidemment moins représentée parmi les 80 000 accrochages de tous types que l'on peut recenser en 1908.

Tout dépend donc de l'angle d'approche et de la période observée, car les données sont plus contrastées que les discours qui les commentent. Il est cependant manifeste que le scandale de l'automobile, notamment à Paris, est au plus fort au moment où sa menace est encore négligeable. Cela se comprend, car cet accident est socialement insupportable. Marque de richesse, il génère d'abord une haine sociale qui s'exprime pleinement en cette période d'installation républicaine. Il propose ensuite une scène qui casse la mécanique urbaine, et par écho, tout le système symbolique qui le sous-tend. Enfin, l'instrument de cette rupture est un emblème de la modernité, et reflète ainsi les risques inhérents à cette dernière. Dans les représentations des accidents du *Supplément illustré du Petit Journal* sur la période 1890-1914, le gardien de la paix, présent, apparaît souvent dépassé, impuissant face à la force motrice du véhicule. Dans d'autres cas, la voiture écrase même le gardien de la paix. L'image, forte, exprime un échec de ce mouvement, source d'identité de la ville, et normalement de son quotidien et de sa sérénité. L'accident automobile apparaît alors caractéristique de l'envers de la modernité, marquée cette fois par les idées de dérèglements et de dégénérescence. Il rejoint également la thématique sécuritaire qui connaît son apogée autour de 1907 et que symbolise aussi, par ailleurs, cet agent en tenue⁵⁸. Perce ici l'affirmation croissante de la « sûreté » urbaine, dont la sécurité vraie est l'une des composantes.

⁵⁴ Sur cette évolution globale, voir Sauget (2004).

⁵⁵ Fridenson (1991).

⁵⁶ Flonneau (2002, p. 112).

⁵⁷ Studeny (1995).

⁵⁸ Kalifa (1995).

À partir de 1912, et plus encore pendant l'entre-deux-guerres, le nombre d'accidents mortels causés par des voitures automobiles devient le plus important, alors que s'ancre l'habitude sensorielle de la vitesse et l'habitude visuelle de la police. Elle nourrit alors des pratiques et un cadre d'appréhension déjà en place. La « sécurité viaire » tient donc autant à la réalité du risque qu'à son interprétation dans un environnement social, culturel et technique lui-même en mouvement.

Il semble ainsi que la séquence parisienne 1890-1914, inscrite dans des évolutions plurielles, soit bien un moment particulier de codification des comportements véhiculaires. Ce processus suit un mouvement lent, non linéaire et heurté. Il demeure en outre, malgré le travail normatif en cours, très informel⁵⁹. Peut-être faudrait-il évoquer aussi, pour bien le saisir, le rôle de l'environnement viaire, mais également automobile : même peu répandues (le développement des bus automobiles change toutefois la donne), la modification des réflexes et des sensations provoquées par ces dernières est importante, que ce soit pour le conducteur ou les personnes alentour.

De leur côté, les policiers accompagnent bien plus qu'ils ne créent ce mouvement. Leur action n'est cependant pas vaine. Ils sont parmi les premiers, avant les règlements, à y répondre, et, comme cela est caractéristique des effets d'institutions, ils renforcent ce mouvement, le politisent, et surtout contribuent à lui donner chair : le service des voitures et les autres gardiens, au rôle nouveau, participent ainsi à sa naturalisation et à son ancrage, même si ce mouvement leur échappe et reste inachevé.

L'élévation à la fin du siècle des gardiens de la brigade des voitures au rang d'icône de la modernité policière et urbaine invite par ailleurs à revenir sur cette question. Les travaux sur la modernisation urbaine, au sens historique du terme⁶⁰, ont montré ce rôle des circulations plus régulées dans la métropole, comme caractéristiques de la vitesse et de la nervosité propre à ces espaces. Spectacle de la ville à elle-même, elles seraient un élément à part entière de la « culture urbaine »⁶¹. De fait, un des aspects de la « modernisation » policière n'est-elle pas aussi la manière dont l'institution s'inscrit, volontairement ou par la force des choses, dans ces innovations, ces pratiques et cet imaginaire ? Cependant, cet exemple rappelle aussi l'importance de la diversité des situations, des appréciations et des tensions à l'œuvre dans un phénomène vu parfois de trop loin.

La question de la sécurité viaire prend enfin dans ce contexte une configuration particulière : l'historicité du phénomène et de ses appréciations peut, une nouvelle fois, être soulignée. De fait, à des rythmes différents, hausse du risque, codification des comportements, présence policière, réglementations, abaissement des seuils de tolérance à la pénalité, moindre sensibilité à la violence vont de pair. Aussi, plutôt que de voir dans cette évolution une plus ou moins grande marque de « civilisation »,

⁵⁹ Les ordonnances se multiplient, mais l'impression reste toutefois, pour reprendre l'expression de Daniel Roche, celle d'un « puzzle de recommandations » à la Belle Époque (Roche, 2008, p. 111).

⁶⁰ C'est-à-dire entendue comme une évolution spécifique, parmi d'autres, dépourvue pour l'historien de jugement de valeur, mais perçue dans le prisme de l'imaginaire de la « modernité » à l'époque.

⁶¹ Par « culture urbaine », on peut entendre la conscience qu'ont les citoyens à appartenir à un univers singulier et cohérent. Sur la notion, voir Schwartz (1998) ; sur son application aux questions de rythmes et de circulation, voir, pour Berlin, Von Saldern (2000), et pour Paris, Gauvard, Corbin (2004).

mieux vaut suggérer des déplacements, dans le temps, de ces interrelations, et dégager les aspects multiformes et situés derrière ce référent rapidement mobilisé. Bécassine ne s'y trompe d'ailleurs pas : derrière la banalité des circulations pour les Parisiens, qui apparaît comme une preuve de modernité, c'est l'apprentissage d'un nouveau code urbain qui se joue. C'est, en définitive, cela qu'elle propose aux enfants qui la lisent, montrant la variété des moyens par lesquels se constitue le nouveau rapport à la circulation urbaine.

Quentin Deluermoz

CRESC

Université Paris XIII

quentin.deluermoz@gmail.com

BIBLIOGRAPHIE

- Ariès, P., Duby, G. (dir.), *Histoire de la vie privée*, T. IV, Perrot M., *De la Révolution à la Grande Guerre*, Paris, Le Seuil, 1997 (1^{re} édition 1987).
- Agulhon M., *Histoire de France. La République (de 1880 à nos jours)*, Paris, Hachette, 1980.
- Barles, S., Guillaume, A., *Gestion des congestions seculum miserabile, Annales des ponts et chaussées*, 2000, avril-juin, pp. 4-19.
- Baruch-Gourden, J.-M., La police et le commerce ambulant à Paris au XIX^e siècle, in Vigier, P., Faure, A. (dir.), *Maintien de l'ordre et polices en France et en Europe au XIX^e siècle*, Paris, Créaphis, 1987, pp. 251-266.
- Berlière, J.-M., La professionnalisation de la police en France, un phénomène nouveau au début du XX^e siècle, *Déviance et Société*, 1987, 11, pp. 100-141.
- Berlière, J.-M., *L'Institution policière en France sous la Troisième République (1875-1914)*, thèse de doctorat, Histoire, Dijon, Université de Bourgogne, 1991.
- Berlière, J.-M., *Le Préfet Lépine aux origines de la police moderne*, Paris, Denoël, 1993.
- Berlière, J.-M., *Le Monde des polices en France*, Bruxelles, Complexe, 1996.
- Berlière, J.-M., Denys, C., Kalifa, D., Milliot, V. (dir.), *Métiers de police. Être policier en Europe, XVIII^e-XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2008.
- Berlière, J., *Les commissaires des quartiers du Louvre (1751-1791). Contribution à une histoire de la praxis policière dans le Paris du second XVIII^e siècle*, Thèse sous la dir. de V. Milliot, École des Chartes, 2008.
- Brayer, F., *Guide memento à l'usage des gardiens de la paix*, Paris, Journal des commissaires de police, 1897.
- Buch, E., Le chef d'orchestre. Pratiques de l'autorité et métaphores politiques, *Annales, HSS*, 2002, 4, pp. 1001-1030.
- Caumery, M.-L., Pinchon, J., *Bécassine, son oncle et leurs amis*, 1926.
- Charle, C., *Le siècle de la presse*, Paris, Seuil, 2004.
- Conchon, A., Paris et les transports sous la révolution, in Monnier, R., *À Paris sous la Révolution, nouvelles approches de la ville*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2008, pp. 105-117.
- Corbin, A., L'arithmétique des jours au XIX^e siècle, in Corbin, A., *Le Temps, le désir et l'horreur*, Paris, Flammarion, 1998, pp. 9-22 (1^{re} édition 1991).
- Corbin, A., Le sang de Paris, réflexions sur la généalogie de l'image de la capitale, in *Le temps, le désir et l'horreur*, Paris, Flammarion, 1998, pp. 215-226 (1^{re} édition 1991).

- Deluermoz, Q., *Les policiers en tenue dans l'espace parisien (1854-1913): la construction d'un ordre public*, thèse sous la direction de D. Kalifa, Paris, Université Paris I, 2006.
- Deluermoz, Q., Circulations et élaborations d'un mode d'action policier: la police en tenue à Paris, d'une police « londonienne » au « modèle parisien » (1850-1914), *Revue d'histoire des sciences humaines*, n° spécial « Histoire des savoirs policiers en Europe, XVIII^e-XX^e siècles », 2008, 19, pp. 75-90.
- Denys, C., Milliot, V. (dir.), Espaces policiers, XVII^e-XX^e siècles, numéro thématique, *Revue d'Histoire Moderne Contemporaine*, 2003, 50-1, janvier-mars.
- Dewerpe, A., *Le Monde du travail en France*, Paris, Coursus, 1996.
- Emsley, C., « Mother, what did Policemen do when there weren't any motors? ». The Law, the Police and the Regulation of Motor Traffic in England, 1900-1939, *The Historical Journal*, 1993, 36, pp. 357-381.
- Farge, A., *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1992 (1^e édition 1979).
- Faure, A., Enfance ouvrière, enfance coupable, *Les Révoltes logiques*, 1980-1981, 13, pp. 13-35.
- Flonneau, M., *L'automobile à la conquête de Paris, 1910-1977. Formes urbaines, champs politiques et représentations*, Paris, Université Paris I, 2002.
- Flonneau, M., *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
- Flonneau, M., *Paris et l'automobile, un siècle de passions*, Paris Hachette, 2005.
- Flonneau, M., Pour une juste place des transports dans l'histoire urbaine, *Histoire urbaine*, 2004, 3, pp. 5-8.
- Foucault, M., *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, 1975.
- Fridenson, P., La société française face aux accidents de la route (1890-1914), *Ethnologie française*, 1991, juillet-septembre, pp. 306-313.
- Gaillard, J., *Paris, la ville (1852-1870)*, Paris, Champion, 1976.
- Gauvard, C., Corbin, A., Se sentir parisien. Introduction, in Gauvard, C., Robert, J.-L. (dir.), « Être Parisien ». Actes du colloque organisé par l'École doctorale d'histoire de l'Université Paris 1 et la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Paris-Île-de-France (26-28 septembre 2002), Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, pp. 411-419.
- Goffman, E., *La mise en scène de la vie quotidienne, T2 Les Relations en public*, Paris, Minuit, 1973.
- Hamelin, F., Les naissances d'une police. Comment la police de la route est devenue une institution légitime aux États-Unis, *Genèses*, 2006, 63, pp. 88-107.
- Kalifa, D., *L'encre et le sang, récits de crimes et société à la Belle Époque*, Paris, Fayard, 1995.
- Landau, B., La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle, un territoire d'innovation technique et politique, *Annales de la recherche urbaine*, n° 57-58, pp. 24-45.
- Lequin, Y., *Histoire des Français. T.2, La Société*, Paris, A. Colin, 1984.
- Lindenberger, T., *Straßenpolitik. Zur Sozialgeschichte der Öffentlichen Ordnung in Berlin von 1900 bis 1914*, Bonn, Dietz Nach-Folger, 1995.
- Milliot, V., Le métier du commissaire: bon juge et « mauvais » policier? (Paris, XVIII^e siècle), in Dolan, C. (dir.), *Entre justice et justiciables: les auxiliaires de la justice du Moyen Âge au XX^e siècle*, Laval, Presses Universitaires de Laval, 2005, pp. 121-136.
- Mom, G., What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field, *Journal of Transport History*, 2003, 24, 2, pp. 121-138.
- Monjardet, D., *Ce que fait la police, Sociologie de la force publique*, Paris, éditions La Découverte, 1996.

- Noiriel, G., *État, nation et immigration en France. Vers une histoire du pouvoir*, Paris, Belin, 2001.
- Perrot, J.-C., *Caen au XVIII^e siècle. Genèse d'une ville moderne*, Paris/La Haye, Mouton, 1975.
- Pinol, J.-L., *Le monde des villes au XIX^e siècle*, Paris, Hachette, 1991.
- Préfecture de police, *Règlement général du service ordinaire de la police dans la ville de Paris*, 1856.
- Rault, J., Phélipault, H., *Manuel de police à l'usage des Gardiens de la paix de la ville de Paris*, Puteaux, La cootypographie, 1902.
- Roche, D., *La culture équestre en Occident, XVIII^e-XIX^e*, Paris, Fayard, 2008.
- Roncayolo, M., Logiques urbaines, in Duby, G., *Histoire de la France urbaine*, T. IV Agulhon, M. (dir.), *La Ville de l'âge industriel*, Paris Seuil, 1998 (1^e édition 1983), pp. 25-80.
- Roussel, D., *Paris en ordres et désordres. Justice, violence et société dans la ville capitale au XVI^e siècle*, thèse sous la direction de R. Muchembled, Paris, Université Paris XIII, 2008.
- Sauget, S., Des « nouveaux embarras » au « rêve automate » : les gares parisiennes (1880-1914), *Société et Représentations*, numéro spécial « Imaginaires parisiens », 2004, avril-mai, pp. 99-108.
- Schwartz, V., *Spectacular Realities. Early mass culture in fin-de-siècle Paris*, Berkeley, University of California Press, 1998.
- Studený, C., *L'Invention de la vitesse, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard, 1995.
- Von Saldern, A., Modernisation and Political systems as Challenges for Urban way of living. Toward a History of social Knowledge, *workshop 2000: Urban Living in the 20th Century*.